

UTBILDNING AV FLYGNAVIGATÖRER PÅ 1 DIV F 11 NOVEMBER 1966 – FEBRUARI 1968.

Det var sju unga män som efter en av de sista GNU-kurserna, (Grundläggande Navigatörs Utbildning) på F 1 i Västerås från maj till oktober, den 1 november 1966 kom till F 11. Under de följande 15 månadernas utbildning flög vi 150 flygtimmar, ca 190 flygpass, varav merparten var spanings- och navigeringsövningar. All utbildning genomfördes enligt ANSU och varje flygpass följde ett detaljerat schema, noggrant fastställt i anvisningarna.

Vilken F 11 division som skulle ta mot oss var länge oklart och det bestämdes sent, att det skulle bli första divisionen, Kalle Röd. På femte divisionen, Kalle Svart, hade åren innan genomförts en GNU, följd av en GFSU-fnav utbildning. Om utbildningen på femte divisionen får andra berätta. Kurschefen lär ha varit 1:e Fnav Olle Spaarf.

Ingen av oss sju som kom till F 11 från GNU på F 1, hade någon som helst erfarenhet av att flyga jetflygplan, medan Lennart Andersson hade flugit Lansen något halvår på F 15 i Söderhamn. De som kom direkt från GNU var Christer Ahlgren, Ken Ljungberg, Åke Hansson, Kurt Nilsson, Gert Persson, Lars Sjöberg och Karl Bertil Söderberg. Äldst var Lars Sjöberg knappt 21 år gammal, medan Åke Hansson var yngst nyss fyllda 18 år.

Vår GFSU-Fnav kurs blev också den sista "riktiga" navigatörsutbildningen på F 11. Efter oss kom sedan en hel del navigatörer till flottiljen, från avvecklade Lansendivisioner från såväl attacken som jakten. Dessa var redan vana flygnavigatörer inom sina gebit och de kom att genomgå korta GFSU:Ä utbildningar. Motsvarande skedde med en del flygförare, främst från attacken, men t ex även fem jaktpiloter från F 9 som där flugit J 34 Hawker Hunter.

Mottagandet på F 11, C F 11, Flygchefen

Redan en av de första dagarna mottogs vi av såväl Flottiljchefen som Flygchefen, båda nytillträdna, som hälsade oss välkomna med att bli poängterade flygnavigatörens roll i Lansen. Att vi var en lika viktig del i besättningen som föraren och hade en mycket väsentlig roll för att framgångsrikt kunna genomföra spaningsuppdragen. Detta blev för oss helt uppenbart, när vi började flyga övningar i t ex havsövervakning.

Vi kom till en FFSU-division där samtliga piloter och navigatörer var erfarna och hade ett flertal år på divisionen, ingen var äldre än 28 år (äldst var Hans Åke Holm, fanjunkare med 7 års erfarenhet som flygläraren på F 5 i Ljungbyhed).

Divisionschef var Walter Jonsson Kn, stf divisionschef var Gunnar Wolving Lt och divisionsadjutant var Ulf Sveding nybliven Fk. Vid den tiden hade inte du-reformen ännu genomförts inom försvaret så vi tilltalade divisionsledningen med grad.

Kurschef var Bill Hagberg Sg med stor uppbackning av Bengt Johansson (OHA), 1:e Fnav och övriga divisionsmedlemmar i olika lärarroller och i olika sammanhang.

Alla, förutom Lennart Andersson som hade familj, blev inkvarterade på flottiljen under hela GFSU-tiden och vi bodde på Kadettförläggningen, alldeles invid nuvarande F 11 Museum. Flera av oss kom sedan att bo kvar på flottiljen under flera år, vilket inte var ovanligt på den tiden, dels på grund av bostadsbristen i Nyköping, men främst för att vi var ogifta. Många av oss hade flickvän på annan ort och åkte från flottiljen flertalet fredagar, för att återkomma på söndagskvällen.

Utbildningen börjar

GFSU-utbildningen påbörjades omedelbart med utkvittering av uniform, flygutrustning, vapen, böcker, kartor och navutrustning. Utprovning av flygsäkerhetsutrustning, fallskärm, flyghjälm, syrgasmask, g-dräkt, isolerdräkt, flygkängor, flygoverall och den röda halsduken, 1:a divisionens färg och signum. Vid den tiden hade man sin egen fallskärm, som var personligt tillpassad.

Något år in på 70-talet modifierades räddningssystemet på Lansen, så att fallskärmen blev fast monterad i katapultstolen, sammankopplad med den nya hårda nödpacken/livbåten. Då tillkom även den nya flytvästen, grön till färgen, batteriförsedd och med automatisk uppblåsning vid vattenkontakt.

Isolerdräkten av den gamla tvådelade typen, med gummistövlar och med över och underdel som rullades ihop/tätades runt midjan, täthetsprovades i 4-gradigt vatten i havet, hjälmen anpassades och syrgasmaskens funktion utprovades för att kunna ge högt övertryck vid behov.

De första veckorna på F 11 bestod av massor av lektioner i SFI, materiellära, nödinstruktioner, navigerings- och bränsleberäkningar. Nu kom vi för första gången i kontakt med hur viktigt det är att ha god kontroll av bränsleåtgången i jetflygplan. Det var också nytt för oss, som bara hade flugit propellerflygplan tidigare.

Vidare, lektioner i OSF, AIP, Notam, flygledning, meteorologi, färdplanering. Handhavande av PN-50, och PS-432/A, "sitskännedom". Lokala flygregler med ut- och inflygningsvägar från/till olika banor, angoringspunkter, m m.

Eftersom det var dåligt väder de första månaderna och få flygtillfällen, handlade det mesta om lektioner, teori och Applex (applikatoriska exempel), "torrflygning" med olika navigerings- och bränsleberäkningsövningar. Redan tidigt handlade det även om att lära sig TAS och de olika spaningsuppdragens genomförande, metoder och flygbanor. Taktiska uppträdandet var alltid flygning på lägsta höjd, fram till målet vid lågfoto, eller till en upptagningspunkt för avstånds- och högfoto. Därefter snarast ner på lägsta höjd igen. Lägsta flyghöjd avsågs flygning under 500 meter.

Då, i slutet av 1960-talet fanns förvånansvärt få restriktioner i flygning på lägsta flyghöjd, vilka infördes senare, under 70-talet. Flertalet flottiljer hade egen lågflygningsbana som F 11 även utnyttjade ibland. Flottiljen hade vid denna tid inte längre någon egen lågflygningsbana, utan vi flög alltid på låg höjd, med få restriktioner, utanför kontrollerat luftrum.

Flygutbildningens genomförande

ANSU – ANvisningar för SpaningsUtbildning vid FV

I ANSU fanns mycket detaljerade anvisningar hur utbildningen skulle bedrivas inom de olika delarna som var mycket tydligt kvantifierade i tid. Flygtjänsten omfattade 600 timmar, varav flygtiden var 150 timmar. Varje flygtimme tog således i anspråk 4 timmar, förberedelser innan, genomförande av flygpasset och genomgångar/avrapporteringar efter flygningen. (Utvärderingar och validering med 2000-talets språkbruk)

Nedan följer kortfattat hur flygtiden fördelades på de olika flygövningarna.

Marktjänsten omfattade 1058 timmar fördelade på 12 olika ämnen och discipliner. Huvudparten av dessa timmar under marktjänsten var direkt kopplade till flygutbildningen, dvs teoretiska genomgångar och studier av flygningen och dess genomförande.

Dessutom fanns en reservtid på 112 timmar. Med 40 timmars arbetsvecka innebar det att GFSU-Fnav tog 15 månader att genomföra, inklusive semester. På liknande sätt fanns lika noggrant angivet i ANSU omfattning och tidsåtgång för GFSU-Ff, GFSU:Ä-Ff och GFSU-Ä-Fnav. (Länk till ANSU).

Navigeringsövningar NAV (43,5 flygtimmar)

Navigeringsövningarna omfattade drygt 25% av alla flygtid och bestod av lågnavigering och radarnavigering under såväl dager, som mörker, under VMC och IMC, över land och hav. Vid navigeringsövningarna under VMC, fanns i regel ett, eller flera, mål som fotograferades under flygpasset. Radarnavigeringen avsåg att i mörker eller IMC hitta till olika mål (brytpunkter).

Spaningsövningar SPA (49,0 flygtimmar)

Olika spaningsövningar omfattade nästan exakt en tredjedel av den totala flygtiden och alla typer av fotometoder (lågfoto, avståndsfoto och högfoto) ögonspaning, radarspaning samt järnvägs/landsvägsspaning genomfördes mot alla typer av mål. Måltyperna fanns angivna i TAS. Länk till TAS 32. Särskilt spaningsövningar med lågfoto mot små och svåra mål var stimulerande för oss navigatörer. Vid radarspaning bedrevs övningarna enligt fastställda metoder i TAS, med plottning av mål på havet som syfte.

Avancerad flygning AVA (7,5 flygtimmar)

Avancerad flygning utfördes med enskilt flygplan eller i rote, i regel inom flottiljens tilldelade sektorer utanför terminalområdet och annan okontrollerat luftrum.

Förbandsflygning FÖR (6,0 flygtimmar)

Eftersom spaningsflygets taktiska uppträdande i regel gjordes med enskilt flygplan, var förbandsflygning inte särskilt omfattande och då nästan undantagsvis endast som roteflygning. Ombaseringar till andra baser genomfördes ofta i rote.

Instrumentflygning, instrumentlandningar INS (13,0 flygtimmar)

Under instrumentflygningsövningar var flygnavigatören säkerhetskontrollant åt föraren, medan han vid Anita- och Barbrolandningar var en del i flygningen med hanterandet av PN-50 utrustningen. Ingen av dessa övningar minns jag/vi som särskilt roliga flygpass om än nödvändiga. Vid dåligt väder var instrumentflygning för landning normalt och övningar genomfördes bara när så var påkallat. Alla flygpass och övningstillfällen dokumenterades och särskilda instrumentflygningar gjordes i regel bara när så var nödvändigt, t ex efter långt uppehåll från flygningen, efter semestrar, juluppehåll, efter MHS-kurser, etc.

Luftstrid LUF (8,0 flygtimmar)

Genomfördes mot jaktflygplan från jaktdivisionerna, där huvudsyftet var att öva upptäckt av och undanmanöver mot anfallande jaktflygplan. Genomfördes i regel i kustbandet där jaktflygplanen låg i spärrbana och vi skulle flyga igenom banan, helst upptäckta. Andra övningar genomfördes i sektorer på medelhög höjd, där syftet var att försvåra eller helst omöjliggöra jaktflygplanets anfall mot oss.

Telemotmedel TEM (9,0 flygtimmar)

Utbildningen avsåg att lära oss att använda vår radarvarnare och remsfällare för att upptäcka och störa radarhot, jaktradar såväl som luftvärnsradar. Remsfällaren manövrerades av anvigatören. Nyttjandet av remsfällare fanns reglerat i TAS och var huvudsakligen avsett att användas vid avståndsfoto och högfoto, dager och mörker, vid kraftigt försvarade mål.

Tillämpningsövningar TILL (11,0 flygtimmar)

Tillämpningsövningar omfattade såväl samverkansövningar med Kustflottan och Attackeskadern - E 1 och luftförsvaret med -lv-förband och jaktflygförband. Men även i mindre omfattning med andra markförband.

Flygtjänsten

Flygtjänsten bedrevs initialt med Tp 83 Pembroke, ett tvåmotorigt flygplan som vi var vana att flyga, efter sex månaders utbildning på GNU, men då enbart lågnavigering under moln, alltid i vackert väder (VMC).

På F 11 fick vi fortsätta att flyga Tp 83 men nu handlade det om att lära oss hantera navigerings- och radarutrustningen tillsammans med lärare. Vi kom att flyga PN-50 navigeringsövningar, Anita- och Barbro-landningar och radarnavigeringar med hjälp av PS-432/A. Alla dessa utrustningar var helt nya för oss, förutom att vi innan första flygningarna, hade lektioner, materielkännedom, lärde oss dess funktioner och användningsområden och handhavande. Nu fick vi börja lära oss att hantera dessa utrustningen i Tp 83, under överseende av lärare innan det blev första flygpasset med S 32C Lansen. Detta skede av utbildningen kallades på andra flottiljer med Lansen för RIS, Radar Inflygnings Skede (Skola), men jag kan inte erinra mig att begreppet användes på F 11.

Utbildningen var styrd av ANSU, ANvisningar för SpaningsUtbildning vid Flyg vapnet, dvs vad som skulle läras ut. Hur dessa uppgifter skulle utföras/genomföras, var beskrivna i TAS, Taktiska Anvisningar för Spaningsförband. TAS 32, för Lansendivisionerna.

Flygningarna genomfördes enligt TAS, med hänsynstagande till OSF, Mil AIP, MIL Notam och rådande väder, enligt order, givna under "ordergivning för flygning".

Flygtjänsten leddes i regel av ställföreträdande divisionschef, med fastställande av flygprogram och ordergivning. Uppläggnings av flygövningar gjordes av någon eller några av divisionens äldre medlemmar. Noggranna navigeringsberäkningar och bränsleberäkning gjordes. Färdvägen till och från målen valdes med hänsyn till rådande väder, moln och sikt, samt bebyggelse, samhällen, flyghinder, minkfarmar, skjutområden, etc. När det var dåligt väder som omöjliggjorde VMC flygningar under moln, genomfördes flygningarna som radarnavigeringar, i moln (IMC) eller ovan molnen (VMC). Divisionen flög normalt fyra pass med åtta flygplan varav utbildningen av oss sju GFSU-elever tog merparten av flygpasset i anspråk. Vi flög de första månaderna normalt förmiddag eller eftermiddag och resten av tiden var marktjänst, inkl idrott, det senare nästan varje dag.

Lektionerna bedrevs inom relevanta områden, exempelvis färdplanering, navigeringsberäkningar, bränsleberäkning, meteorologi, identifieringsutbildning av egen och främmande, arme-, marin- och flygmateriel.

Under icke flygdagar genomfördes bl. a. torrflugning i form av Applex (Applikatoriska Exempel), lektioner, studier av handböcker, målpärmar, samt olika former av idrott.

Första flygningen med Jetflygplan

Första gången som man kommer i kontakt med och erfar vissa händelser, lämnar de bestående minnen. Detta är väldigt tydligt vad gäller första flygningen med krigsflygplan.

Vi hade alla mer eller mindre erfarenhet av att flyga propellerflygplan, Sk 50 på Ljungbyhed och med Tp 83 Pembroke under GNU på F 1, men ingen som helst erfarenhet av att flyga jetflygplan.

Det som jag minns mycket klart, fortfarande efter mer än 40 år, är doften i kabinen/sitsen, ljudet (tyst i förhållande till propellerflygplan) och hur stabilt flygplanet rörde sig och givetvis hur fort det gick när man kom i luften efter starten. Första passet med Lansen ägde rum måndagen 21 november, nästan på dagen efter tre veckor på F 11. Vädret var som det ofta är i november, dvs molnigt och grått, så särskilt mycket intryck av fart gav inte detta första flygpass, eftersom det skedde i moln hela tiden.

På grund av dåligt väder under november-december, fick vi bara flyga enstaka pass med Lansen och själv gjorde jag bara tre flygpass före juluppehållet. Första passet var instrumentflygningar på F 11 och de två andra var PN-50 navigeringar mellan andra flottiljer som var utrustade med detta äldre navigeringssystem. Flertalet jaktflottiljer med Draken hade det nyare PN-59 systemet som inte kunde användas av Lansens flygplanen.

Tidigt under utbildningen genomfördes en överljudsflygning, vilken var mycket odramatisk och föga märkbar, annat än att Machmätaren gjorde ett knappt synligt hopp. Men icke desto mindre föranledde detta att divisionen lät ställa till med en "bangskiva" för oss nykomlingar. Vi hade ju nu "bangat", dvs passerat ljudvallen per definition.

Detta pass med kortvarig överljudshastighet under dykning från 12 km höjd, var enda gången som jag under de följande åren passerade "ljudvallen". Flygning på höjd upp till 12 km gjordes enbart i samband med kontrollflygning efter större service av flygplanen.

Långt mera spektakulärt och häftigt var att flyga på lägsta flyghöjd med högsta fart ca 1.100 km/tim, eller 300 m/sekund. I sanning en upplevelse av rang, som helt saknar motsvarigheter eller jämförelser. Samma sak med avancerad flygning, särskilt med höga g-krafter, vilket inte heller är något som gemene man någonsin får uppleva.

Lågnavigering

De första lågnavigeringarna genomfördes på 300-500m flyghöjd med en fart av 840 km/tim. Snart sänktes flyghöjden, efterhand som våra navigeringsfärdigheter utvecklades. Nästan all flygning på dagen skedde på flyghöjder under 500 meter och syftade till att finna målet eller målen för uppdraget. Utan tvekan var det mest stimulerande att under lågnavigeringarna att hålla sig "på spåret", dvs på planerad färdlinje och hitta ett litet punktmål i terrängen som fotograferades med lågkamerorna (lågfoto). Till exempel en vägtrumma, liten väg- eller järnvägs korsning, byggnad, mitt ute i skogen. Enklare var givetvis att finna stora mål såsom flygbaser, bangårdar och hamnar som i regel fotograferades med avståndsfoto eller högfoto.

Lågnavigeringsveckorna med flygning på lägsta höjd 20 meter över terrängen över myrmarkerna i västra Dalarna mellan Malung och Särna med lågfoto av vägkorsning/järnvägsbank, är flygpass jag minns än idag. Särskilt när man talat om för föraren att "målet kommer om 5 sekunder på vänstra lågkameran" och att så skedde. Då hade man verkligen visat sin förmåga under svåra förhållanden - och det skänkte glädje, tillfredsställelse och stolthet. Och det var ROLIGT att flyga med hög fart på lägsta flyghöjd. Det gav oss "kickar" som det väl heter med dagens språkbruk.

Flygförarna använde sig enbart av flygkarta med skala 1:1miljon, medan vi navigatörer nästan alltid använde karta med skala 1:250.000 vid flygning på lägst höjd. Definitivt alltid 250.000-del under inflygningen mot målet/stigpunkten.

Förmågan att navigera utvecklades snabbt under den 15 månader långa utbildningen, då vi gick från rena nybörjare till duktiga flygnavigatörer och kunde krigsplaceras på spaningsdivisionerna.

Varmt och svettigt

??

När våren kom och temperaturen steg och solen lyste, erfor vi att det blev mycket varmt i flygplanen, särskilt vid klart väder, flygning på låg höjd med högsta fart och iklädda isolerdräkter. Under den tid då vattnet i havet var kallare än 12 grader, flög vi alltid i isolerdräkt över havet, dvs från mitten av september till långt in på försommaren.

På sommaren blev flygplanets skalplåt så varm, att man inte kunde röra den med bara fingrar. Trots flyghandskar kändes plåten brännande het.

Vi hade inte heller någon ventilerad isolerdräkt i Lansen så det var bastutemperatur i flygplanet med stor vätskeförlust under flygningarna. Detta var mycket påtagligt under sommarhalvåret, vid långa flygpass, t ex havsövervakningar.

Det diskuterades hur varmt det egentligen blev i kabinen och prov genomfördes med hjälp av en vanlig stektermometer. Vid kontroll visade termometern mitt mellan "rostbiff" och "trikindöd".

Radarnavigering över land och hav

Radarnavigeringsövningar genomfördes under såväl dager som mörker, i klart väder och i moln och gjordes med hjälp av PS 432/A. Svårigheterna låg i att överföra intrycket från radarbilden till den flygväg man hade preparerat på flygkartan, som sattes fast på en benficka eller hölls i handen. Under första delen av utbildningen valdes ofta lätta och väl synliga (på radar) brytpunkter och mål. Grundläggande var klocka och kompass, för att på radarn försöka hitta de längre fram under utbildningen ofta svåra punkterna i terrängen.

Över hav och kust, större sjöar, öar, branta stränder och åsar/höjdsträckningar var det inte särskilt svårt att navigera med hjälp av radarn. Färdigheten utvecklades raskt

Senare modifierades radarn i flygplanet, så att man kunde lägga radarkartan direkt på sektor PPI:et. Då gjorde man navigeringsberäkningen direkt på den transparenta kartan som användes under hela flygpasset.

Radarnavigeringarna genomfördes i regel på 1000-5000 meters flyghöjd, med marchfarten ca M 0.74/ 850-900 km/tim och syftet var att kunna leda föraren till målen, vid mörkerbombfällning till en "stigpunkt" eller "fällningspunkt" för ljusbombfällningen. **(Stigfällning resp planfällning)**

Havsövervakning

Vid havsövervakning var syftet att plotta förekomst och läge på fartyg till havs, något som kom att uppta stor del av flygtjänsten under 12 års flygningar med Lansen på F 11.

I början av utbildningen användes radarn med kontinuerlig sändning och plottning (radarstråk), men övergick senare till intermittent radarsändning, radarserie och radarstöt. Meningen med de senare, var att försvåra för signalspaningen att följa färdvägen, prediktera positioner och fastställa flygplanets läge.

Vid särskilt intressanta observationer, kunde radarbilden fotograferas med en kamera som var fast monterad i den ljusavskärmade stöveln, sk PPI-fotografering. Detta gjordes särskilt vid radarstörning, för att dokumentera och underlätta utvärderingen av störningens art.

LOK och IDA

Lokalisera och identifiera förekomst av handelstonnage, militära fartyg/förband med avseende på, t ex handelsfartyg över 50.000 ton, landstigningstonnage, rädföretag, etc. Det gällde att klara ut hur det såg ut på havet, antal enheter, typ och identitet, läge, kurs, fart och aktivitet/verksamhet. Lokalisera och identifiera var det initiala skedet i havsövervakningen, för att därefter i förekommande fall följa förbandet/enheten, dvs skugga.

SKU

Skugga, ofta under längre tid, militära fartygsförband, t ex landstigningsföretag, i avsikt att kunna ge rapport om gruppering, antal, fartygstyper, läge, kurs och fart. Detta var ofta den aktivitet som föregick direktrapportering till attack- förbanden vid samövningar.

ÖVK

Övervaka ett havsområde med avseende på förekomst av fartyg, särskilt tonnage, militära förband, enheter och att klara ut aktiviteten/verksamheten.

Andra övningar över havet var att undvika att komma närmare fartygen än 15 km, för att undvika motverkan av ett presumtivt fientligt fartyg.

En av de allra viktigaste uppgifterna för flygspaningen, var att i luften direktrapportera mållägen till Attackförbanden. Detta övades ofta genom samövningar med attackdivisioner inom E 1 (Första Flygeskadern). Kustflottan utgjorde då målet för attackförbanden.

Avancerad flygning (7,5 flygtimmar)

Att flyga avancerad flygning med krigsflygplan är en upplevelse som få människor får uppleva och inte har någon som helst liknande upplevelse av. Det närmaste vanliga personer kommer, i detta avseende, är de sedan 30 år ganska vanligt förekommande berg och dalbanorna, "Loopen", och allt vad de heter. I dessa erfar man en liten del av g-krafterna, men i betydligt mindre grad och bara momentant, till skillnad mot avancerad flygning i krigsflygplan.

Vid de första passen kändes det förstås mycket ovant och nytt, men man kom snart på hur att stå emot g-krafterna, även om det kunde kännas trötthet på kvällarna efter flera pass samma dag med avancerad flygning. Särskilt efter luftstridsövningar med jaktförband.

Mörkerflygning

Under den mörka tiden av året flög vi en kväll i veckan mörkerflygning, normalt 2 pass per besättning. Övningarna var navigeringsövningar, främst radarnavigering och havsövervakning. Längre fram under utbildningen blev vi lärda att leda föraren med hjälp av spaningsradarn i samband med mörkerbombfällning. Bombfällningarna skedde under många år mot Stora Röcknen, en ö i norra Vättern, men kom sedan att göras mot en liten ö/kobbe öster om Utö i Stockholms skärgård.

Mörkerflygningarna kunde upplevas som enklare vad gäller radarnavigeringen, då man kunde flyga utan störande dagsljus och den skärmande stöveln/struten togs i regel bort från radarskåpet. Med lämpligt svagt ljus i kabinen och inga hindrande ljusskydd på radarn, kändes flygningen både bekvämare och enklare, många gånger.

Stigfällning och planfällning av fotobomber

Kommunikationsspaning – järnvägs-/landsvägsspaning

Järnvägsspaning och framförallt landsvägsspaning var de flygövningar som var mest obekväma för oss navigatörer, då vi under flygningen skulle markera på kartan, var, typ, hur många och riktning på t ex militära transporter. Alltid under höga g-krafter för att kunna följa och se vägen som skulle utspanas. Det var under de flygpass som även vana flygare kunde känna visst obehag, olust eller till och med illamående.

SKALL DETTA (NEDAN) MED I TEXTEN OCH I SÅ FALL HUR MYCKET

ÖVNINGSVERKSAMHET

Samövningar med luftvärnet och jaktflyg ?

Försvarsmaktsövningar FMÖ ?

Eftermälen

När vi slutade att flyga Lansen på F 11, fanns fortfarande tre av kullens sju man kvar i flygtjänst på 1:a divisionen, alltså 12 år efter att vi kom till flotttiljen. Ett tecken på att flygtjänsten kändes både rolig och meningsfull för oss flygnavigatörer.

Ingen i utbildningskullen omkom eller ens blev skadad, men flera var med om allvarliga händelser, nära att omkomma, skrivs ngt i andra sammanhang om detta ?

Tillbud / DA ?

”Counting the costs” ?

Haverier

Skall ngt skrivas om de haverier, som vi såg och erfor - dödliga Lansenhaverier 4 st ?

Av de sju som kom till F 11 hösten 1966 blev bara två kvar i FV till pensionen, nämligen Kurt Nilsson som blev flygledare på F 17 efter F 11 tiden och Lars Sjöberg som kom att flyga Tp 84 på F 7 Såtenäs. Övriga slutade efter kontraktstiden, eller några år senare.

Applex och torrflygning TAS, ANSU, Spaningsrapporter, UndRap, E 1 Hotbild, Målpärmarna,

Identifieringsutbildning av egen och främmande, arme-, marin- och flygmateriel.

Soldatutbildning, vapenutbildning av olika slag, idrott ?

Säkmatövningar, om snöbivack vid 24 graders kyla i Hemavan ?

SÄRSKILT AVSNITT OM VERKSAMHETEN

ÖBs rutinmässiga havsövervakningar varje vecka (Normalverksamhet)

Ses över

I samband med den sovjetiska invasionen av Tjeckoslovakien sommaren 1968, började F 11 genomföra veckovisa havsövervakningar av hela Östersjön, från de danska öarna upp till Finska Viken. Åtta flygplan gjorde samordnade, samtidiga, havsövervakningsuppdrag en dag varje vecka, för att klargöra hur läget på havsytan såg ut under denna kris. Flygningarna skedde alltid över internationellt vatten och generella restriktioner gällde, med ett tillägg på 3 nautiska mil (5,5 km) utöver annan nations hävdade territorialvatten. Detta tillägg gällde alltid, utan undantag och var helt enligt bestämmelserna i OSF.

Denna övervakningsverksamhet, men med sex flygplan, pågick sedan ända fram till flygningarna med Lansen upphörde hösten 1978. Avsikten var att klara ut hur det såg ut normalt i Östersjön, vid sidan om aviserade större marina övningar. Verksamheten fortsatte sedan med Viggen-systemet.

Denna rutinmässiga havsövervakning, genomfördes varje vecka av en Lansendivision, vid sidan av ordinarie incidentverksamhet. Den senare i samverkan med Försvarets Radioanstalt, FRA och beordrad av Fst/MB.

Ett syfte var att skaffa en bild av den normala övningsverksamheten i Östersjön, något man inom Försvarmakten inte hade någon bestämd (gemensam) uppfattning om tidigare. En mycket väsentlig del för underrättelsetjänsten, var exempelvis, att ständigt ha klart för sig hur stor landstigningskapaciteten var i Östersjön. Under hela kalla kriget var detta en del i den sk larmklockan. En onormal ansamling av tonnage för landstigning och överskeppning, var ett orosmoment då det kunde indikera att någonting skulle kunna utgöra ett hot mot oss.

Resultaten av våra flygningar, normala havsövervakningar och incidentuppdragen, skickades genast till Förvarsstabens och berörd Milostab, samt till övriga Milostaber som orientering.

Reproduktionsområdet Östersjön

I Östersjön fanns (Sovjetunionens) och finns fortfarande huvuddelen av Rysslands nybyggnadsvarv för övervattensfartyg, samt varv för modifieringar/moderniseringar av befintliga militära fartyg. Här producerades fartyg för samtliga sovjetiska mariner och till Östersjön återkom också dessa fartyg, för reparation, underhåll, modernisering och modifiering. Detta gäller fortfarande år 2010.

Under hela kalla kriget följdes noga nybyggnationer och moderniseringar av fartygen, särskilt med avseende på nya vapen-, sensor- och motmedelssystem. Det var i Östersjön som dessa nyheter först dök upp på nya eller modifierade fartyg. Informationen om dessa och flygspaningsbilder, blev därför eftertraktade och hade ett stort underrättelsevärde. För flertalet av de nya systemen skedde även prov och utprovningen i Östersjön och Sverige hade ett gynnsamt geografiskt läge för att kunna följa dessa skeenden. Det gällde för såväl FRA som för flygspaningen och en nära samverkan etablerades tidigt mellan organisationerna.

Förädlingen av spaningsfoton och annan underrättelseinformation

Incidentverksamheten

Kommer att beröras ingående av WOL och SÖD, med beskrivning av samverkan mellan signalspaningen och flygspaningen, samt vad som blev av resultaten.

Vid främmande makters större marina övningar i omgivande hav, mestadels i Östersjön, gjordes omfattande spaningsflygningar, där förekomst, grupperingar av fartygen och verksamhet kartlades. Det var genom våra flygningar som vetskap om hur t ex landstigningsfartygen uppträdde och var grupperade. Särskilt hur enheterna för närskydd och fjärrskydd var placerade i förhållande till huvudstyrkan (landstigningsfartygen).

*

Under den grundläggande utbildningen i Västerås, framkom att flottiljerna som vi 11 flygelever skulle placeras på, var F 11 och F 15 Söderhamn. En stor majoritet ville komma till F 11, men lottning gav resultatet vilka som skulle komma till "flygnavigatörernas Mecka" som en av de förfördelade uttalade.

*

Ordlista

*

Länkar till dokument

ANSU, BUF, OSF, SFI, TAS 32